X kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ (NR 8)

z dnia 16 października 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej (nr 8)

16 października 2024 r.

Podkomisja stała do spraw żeglugi śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Piotra Głowskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek posiedzenia:

– sprawy bieżące,

– rozpatrzenie informacji na temat istniejących w Polsce dróg wodnych (konieczne działania na poziomie legislacji krajowej, konieczne działania infrastrukturalne na poziomie krajowym i lokalnym/samorządowym, potencjalne źródła finansowania).

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Mateusz Balcerowicz** zastępca prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie do spraw ochrony przed powodzią i suszą wraz ze współpracownikami, **Michał Klawinowski** specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Bartosz Fabiańczyk** prezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska, Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej.

Witam państwa posłów, pana ministra Arkadiusza Marchewkę, pana prezesa oraz pozostałych zaproszonych gości, jak też tych, którzy są z nami online. Łącze mamy już na stałe. Jest to jedna chyba z dwóch komisji w całym Sejmie, która w ten sposób pracuje w stałym trybie, umożliwiając udział osobom z zewnątrz bez konieczności przyjeżdżania.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat istniejących w Polsce dróg wodnych, ale pod kątem koniecznych działań na poziomie legislacji krajowej, działań infrastrukturalnych na poziomie kraju i lokalnym, samorządowym, potencjalnych źródeł finansowania. Informacja, którą zresztą pan minister przesłał, nie dotyczy stricte problemów powodziowych. Chcielibyśmy skupić się na tym, co działo się przed powodzią.

Po drugie, dwa ogłoszenia. Jedno związane z datą 5 listopada. Mamy zgodę marszałka na wyjazd do Solca Kujawskiego oraz możliwość zobaczenia na żywo przygotowania do inwestycji w tej miejscowości. Natomiast 19 lub 20 listopada planujemy wprowadzenie do planu pracy tematu, w jaki sposób środki unijne będą zmieniały infrastrukturę rzeczną i krytyczną na terenach powodziowych. Będzie to referował przedstawiciel Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej. Jest już przygotowany do tego. Wydaje się, że zaprosimy również wszystkich posłów i senatorów z tamtych terenów tak, żeby zebrać kompendium wiedzy na ten temat, co i z jakich środków będzie można realizować, jakie będą kolejne zadania, szczególnie na południu Polski.

Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam że podkomisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Projekt, który mamy w planie pracy podkomisji, czyli sport i turystykę na terenach związanych z wodą, przeniesiemy na kolejny miesiąc, tak że nic nam nie ucieknie.

Panie ministrze, bardzo proszę o zreferowanie informacji. Tylko zwrócę wszystkim państwu uwagę, że dzisiaj mamy orędzie pana prezydenta. W związku z tym w sumie mamy niezbyt wiele czasu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, szanowni goście, chciałbym powiedzieć, że jestem tutaj z całym zespołem przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, jeżeli chodzi o kwestię nadzoru nad sprawami związanymi z żeglugą śródlądową, ale są też przedstawiciele Wód Polskich, którzy odpowiadają za realizacje, które są związane stricte z rzekami. Można powiedzieć, że Wody Polskie są trochę generalną dyrekcją dróg krajowych dla żeglugi śródlądowej, a urzędy żeglugi śródlądowej są z kolei inspektoratami transportu drogowego. Tak to mniej więcej zawsze sobie porównujemy.

Na samym wstępie chciałbym powiedzieć, że z naszego punktu widzenia żegluga śródlądowa stanowi jeden z priorytetów. Traktujemy żeglugę śródlądową, realizację dróg wodnych jako element całej polityki transportowej, dlatego że stanowią one istotny element na zapleczu naszych najistotniejszych morskich portów. Między innymi Odrzańska Droga Wodna w kontekście Zespołu Portów Szczecin-Świnoujście oraz droga wodna dolnej Wisły z punktu widzenia portów trójmiejskich mają istotne znaczenie. Realizujemy zadania, których celem jest właśnie przygotowanie i wzmocnienie działań związanych z żeglugą śródlądową.

W ostatnich latach, niestety, odnotowaliśmy spadek przeładunków, które są realizowane drogą wodną. Są to dane, które są podawane przez urząd statystyczny. Widać tam znaczący spadek obrotów. Sytuacja, w której jesteśmy obecnie, oczywiście pokazuje, że wiele jest do nadrobienia w tej sprawie, a są to inwestycje, które są bardzo kosztochłonne. Szczególnie z punktu widzenia tego, co wydarzyło się w ostatnich tygodniach, mam na myśli powódź w południowo-zachodniej Polsce, są to również inwestycje w infrastrukturę hydrotechniczną, które będą wymagały bardzo wielu nakładów. Jednak w wielu obszarach mamy do czynienia z sytuacjami, gdzie funkcjonalność takich inwestycji jest trochę połączona, ponieważ inwestycje hydrotechniczne mogą mieć charakter zarówno przeciwpowodziowy, jak też charakter żeglugowy. O szczegółach powiedzą moi współpracownicy.

W Ministerstwie Infrastruktury pracujemy nad wzmocnieniem kilku filarów, które są związane z żeglugą śródlądową. Mogę powiedzieć o pierwszym – sektorowym. Są to między innymi działania, które wspierają całą żeglugę. Z tego punktu widzenia mogę powiedzieć, że kilka tygodni temu podpisaliśmy umowę o studium wykonalności drugiego etapu RIS Odrzańskiej Drogi Wodnej, czyli River Information System, systemu wspomagającego kierowanie jednostkami właśnie na rzekach. W tym momencie Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie jest na etapie przygotowania, przepraszam, odbioru dokumentacji, która będzie uwzględniać około 200 km na obszarze bardziej na południe Odry. Jest to mniej więcej Wrocławski Węzeł Wodny i tamte tereny. Oczywiście to urząd wybiera, który ma za zadanie wybrać te miejsca, które z tego punktu widzenia będą najistotniejsze dla żeglugi. W ciągu kilku miesięcy spodziewamy się podpisania umowy na realizację całej inwestycji. Z tego punktu widzenia jest to bardzo istotne.

Jednocześnie jako działanie sektorowe przewidujemy również w kolejnych latach realizację RIS na zapleczu portu Gdańsk, czyli w obszarze Wisły. Chodzi tutaj o rozszerzenie dostępności systemu od Gdańska do Elbląga. Inwestycja jest uwzględniona w ramach Krajowego planu żeglugowego do 2030 r., a więc z punktu widzenia wzmocnienia żeglugi, poprawy bezpieczeństwa i cyfryzacji realizujemy te obszary, które są najistotniejsze, czyli Odrzańską Drogą Wodną i drogę wodną dolnej Wisły.

Mamy również szczegółowy plan działań w kontekście wsparcia i rozwoju administracji drogi wodnej. Chodzi tutaj o transparentny i otwarty proces planowania realizacji zadań, które są wykonywane na drogach wodnych. W przyszłym roku planujemy – teraz oczywiście trwają prace – przyjąć ustawę, w sumie nawet nowelizację ustawy o żegludze śródlądowej, jak też Prawa wodnego, która będzie wprowadzać obowiązek planowania działań inwestycyjnych i utrzymaniowych na drogach wodnych. Oczywiście plan musi być uzasadniony analizą kosztów i korzyści zgodnych z celami, które sobie zakładamy.

Może tylko jako wtrącenie dodam, że w naszym ministerstwie jesteśmy przekonani, że aspekt środowiskowy, na który zwracano w ostatnich latach szczególną uwagę,

jest możliwy do pogodzenia z rozwojem żeglugi tak, żeby te dwa istotne obszary po prostu szły ze sobą w parze.

Kolejny filar to armatorzy. Tutaj mówimy o realizacji programu, który jest wykonywany w ramach Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Mamy taki fundusz, na który rocznie przeznaczamy około 10 mln zł. Chcielibyśmy wzmocnić fundusz między innymi poprzez stworzenie dodatkowych możliwości programowych, kredytów preferencyjnych na zakup lub modernizację jednostek. Tutaj myślimy o większym dofinansowaniu dopłat do kredytów między innymi na sprawy związane z napędami, które są zasilane paliwami alternatywnymi. Można powiedzieć, że zwracamy uwagę na działania prośrodowiskowe.

Mówimy oczywiście także o wsparciu szkół branżowych. Tutaj chodzi o program dotacji wspierających zakup nowoczesnego sprzętu szkolnego, co z naszego punktu widzenia, jak też szkół, które nadzorujemy, ma istotne znaczenie.

Mamy zaplanowane wiele działań, które dotyczą inwestycji na drogach wodnych. Myślę, że tyle tytułem wprowadzenia, jeżeli chodzi o ogólne znaczenie. Poproszę, żeby resztę przedstawili pani dyrektor Niemiec-Butryn i pan Mateusz Balcerowicz, wiceprezes Wód Polskich. Myślę, że w tym składzie dostaniemy od państwa kompleksową, bardziej uszczegółowioną informację. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, poproszę swoich współpracowników.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Oczywiście. Proszę kierować.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pani dyrektor.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Monika Niemiec-Butryn:

Dziękuję serdecznie. Witam państwa. Skupię się na zmianie ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Właściwie jest to ustawa z roku 2019. W związku z tym przez pięć lat zaobserwowaliśmy już, co moglibyśmy poprawić. Przeprowadziliśmy analizę, badanie. Wspólnie z Bankiem Gospodarstwa Krajowego, który prowadzi nam fundusz – zresztą nawet dzisiaj mam spotkanie z panią dyrektor – mamy pomysły, jak to usprawnić. Mamy też gotowy wpis do wykazu, więc mamy nadzieję, że w listopadzie zmiana pójdzie i będziemy procedowali ustawę. A więc o prócz ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej, o której wspominał pan minister, która też jest dosyć kompleksowa, ponieważ wprowadza pewne uporządkowanie różnych kwestii, i inwestycyjnych, i systemowych, po drugie, mamy zmianę ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Do tego zmieniamy także rozporządzenie, dlatego że dofinansowujemy tam wyposażenie na statkach. Zmianę rozporządzenia dotyczącego wyposażenia, które jest dofinansowywane z funduszu w 50%, mamy już gotową. Jeżeli chodzi o kwestie regulacyjne, zmieniamy rozporządzenie dotyczące dróg wodnych objętych RIS-em w związku z tym, że RIS mamy już aż do Świecka, czyli na 250 km. Teraz kolejny odcinek będzie pewnie pociągnięty aż do Gliwic. To, jeżeli chodzi o zmiany regulacyjne.

Jeżeli chodzi o programy, ostatnio tutaj, przy państwa udziale, 11 czerwca był podpisany list intencyjny z marszałkami i prezesem Wód Polskich odnośnie do wzmocnienia, modernizacji drogi wodnej E70. Chciałabym państwu powiedzieć, że kilka razy spotkaliśmy się z samorządami. Projekt programu mamy już gotowy. Jeżeli dostaniemy zgodę na wpis do wykazu, to będziemy kontynuowali owe działania. Wyszła nam tam kwota chyba około 1 mld zł. Zależy to od tego, czy będziemy uwzględniać ostrogi na dolnej Wiśle, które są niezbędne też po to, żeby nabrzeże w Solcu Kujawskim, o czym ostatnio też państwo rozmawialiście, mogło należycie funkcjonować. Pewnie jest to też do jakichś dalszych dyskusji. Po to są także konsultacje społeczne. Przedstawiamy nasz pomysł wraz z samorządami, a później zobaczymy, co z tego wyjdzie.

Jeżeli chodzi o kolejny program dotyczący Lubiąża i Ścinawy, to na tym etapie zakończyliśmy strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko, zatrzymaliśmy się na pewnym etapie. Musimy wrócić do analiz wspólnie z Wodami Polskimi i jeszcze raz przepracować program. Potrzebujemy na to trochę czasu.

Jeżeli chodzi o inwestycje, w ramach programu FEnIKS mamy zaplanowane cztery inwestycje, ale jak rozumiem o tym powie pan prezes, a więc oddaję głos.

Zastępca prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody do spraw ochrony przed powodzią i suszą Mateusz Balcerowicz:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, panie ministrze, uzupełniając wypowiedź pana ministra i pani dyrektor w zakresie inwestycji planowanych do realizacji z programu FEnIKS 2021-2027, dodam, że obecnie jesteśmy na etapie przygotowywania wniosków do inwestycji po ustaleniu kryterium, które będzie decydowało o ubieganiu się o środki. Było to niezwykle istotne, musieliśmy poczekać na kryterium. Pierwszym wnioskiem, który przygotowujemy, jest budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy, jest to kilometraż rzeki Odry 180,50, wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Inwestycja jest zlokalizowana w województwie opolskim, są to powiaty opolski i brzeski, oczywiście rzeka Odra. Jednostką realizującą w ramach Wód Polskich jest Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gliwicach. Szacowana wartość inwestycji wynosi 211 mln zł. Okres realizacji to lata 2025-2028 tak, żeby zdążyć w tej perspektywie środków europejskich i rozliczyć środki zgodnie z zasadą n+2. Inwestycja będzie polegała na rozbiórce istniejącego jazu i budowie nowego przelewu bocznego, właściwie na przemodernizowaniu jazu, który istnieje.

Kolejna inwestycja, którą przygotowujemy, jest to modernizacja Kanału Gliwickiego, szlaku żeglownego i ubezpieczeń brzegowych, etap pierwszy, są to sekcje 5 i 6. Jest to województwo śląskie, powiat miasto Gliwice. Jednostką realizującą również jest Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gliwicach. Tutaj szacowana wartość inwestycji wynosi 111 450 tys. zł. Data realizacji to 2027-2028. Zakres robót polega na przebudowie ubezpieczeń brzegowych, skarp i wałów w kilometrażu od 30,890 do 39,400 wraz z udrożnieniem kanału z osadów, które tam zalegają. Jest to niezwykle istotny problem, jeżeli rozmawiamy o Kanale Gliwickim, nie tylko w kontekście żeglowności, ale także w kontekście retencji czy kwestii złotej algi.

Trzecie zadanie to modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Opole wraz z przebudową awanportów. Jest to województwo opolskie, gmina Opole. Jednostką realizującą również jest Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gliwicach. Planowany okres realizacji to lata 2025-2028. Szacowany koszt to 200 630 tys. zł. Zakres robót to przebudowa, modernizacja konstrukcji elementów wyposażenia komory śluzy pociągowej, przebudowa, modernizacja konstrukcji wyposażenia tak zwanej śluzy małej wraz z wykonaniem przebudowy ubezpieczeń oraz elementów zabudowy linii brzegowej i wyposażenia awanportu dolnego, a także modernizacja ubezpieczeń brzegowych brzegu prawego na stanowisku górnym i dolnym jazu, budowa sterówki, przebudowa awanportu górnego i wyposażenie ruchome stopnia.

I ostatnie niezwykle istotne zadanie, które jednak trochę ma związek z ostatnią powodzią, to modernizacja śluzy oraz sterowani na stopniu wodnym Ujście Nysy wraz z przebudową portu, podobnie jak i jazu. Modernizacja ta w połączeniu z modernizacją jazu ma zapewnić sprawność tego miejsca pod względem żeglugowym, ale także pod względem przepuszczenia wód powodziowych. Tutaj mówimy o latach realizacji 2025-2028. Całkowity szacowana wartość to 200 760 tys. zł. Jednostką realizującą jest również Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gliwicach. Zakres modernizacji to przebudowa konstrukcji elementów wyposażenia technologicznego komory śluzy pociągowej, przebudowa i modernizacja konstrukcji i wyposażenia komory śluzy małej wraz z wykonaniem przebudowy ubezpieczeń dna oraz elementów zabudowy linii brzegowej.

Są to cztery inwestycje, na które się przygotowujemy. Oczywiście w Krajowym programie żeglugowym jest więcej inwestycji, ale w zależności od tego, jakie jest ustalone kryterium oraz jaka jest dostępność środków, w tej chwili są te cztery, na które możemy ubiegać się o dofinansowanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że z państwa strony to tyle, może trochę tytułem wstępu. Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa posłów ma jakieś pytania na tym etapie? Jeżeli państwo, którzy przysłuchujecie się online, chcielibyście się włączyć, proszę o danie wyraźnego znaku. Można napisać na czacie. Jest pan Bartosz Fabiańczyk, prezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych. Bardzo proszę.

Prezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Bartosz Fabiańczyk:

Dzień dobry. Bartosz Fabiańczyk. Prezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych.

Przede wszystkim bardzo dziękuję za umożliwienie opcji uczestnictwa w tak szanownym gronie za pośrednictwem transmisji online. Pomaga nam to w dużym stopniu, dlatego że jesteśmy na froncie żeglugowym, kierujemy statkami w terenie. Jest to dla nas bardzo duże ułatwienie.

Przysłuchując się wszystkim planowanym przedsięwzięciom w zakresie żeglugi śródlądowej, mogę tylko powiedzieć, że kibicuję temu. Jesteśmy żywo zainteresowani uczestnictwem we wszystkich pracach w zakresie budowania i wspomagania wszystkich inwestycji. Miejmy nadzieję, że to wszystko wejdzie w życie. Jeżeli chodzi o stan polskiej żeglugi śródlądowej z punktu widzenia armatorów, dzisiaj jesteśmy w bardzo słabym, wręcz już opłakanym stanie, jeżeli chodzi o stan statków oraz liczbę armatorów, którzy w tej chwili funkcjonują. W związku z tym żebyśmy w ogóle mogli funkcjonować i jakoś planować przyszłość żeglugi śródlądowej w Polsce, te wszystkie inwestycje są niezbędne, ich realizacja jest niezbędna. Ubolewam, że w najbliższej perspektywie nie są wpisane stopnie Ścinawa i Lubiąż, dlatego że są to niezbędne inwestycje, jeżeli chodzi o Odrzańską Drogę Wodną, żeby w ogóle żegluga śródlądowa mogła funkcjonować. Miejmy nadzieję, że jednak w wyniku konsultacji w miarę szybko proces ten zacznie się dziać już w sferze planowania inwestycji.

Cóż mogę podpowiedzieć? My jako armatorzy widzimy naszą rolę przy tych wszystkich sytuacjach, które zdarzyły się w ostatnim czasie, jeżeli chodzi o powódź. Widzimy, że żegluga śródlądowa oraz infrastruktura, która wspiera żeglugę śródlądową, działa także w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ludzi, zapewnienia tego, żeby takie sytuacje można było minimalizować w zakresie skutków. Wszelkie działania inwestycyjne w infrastrukturę śródlądową działają także dla bezpieczeństwa nas wszystkich, ludzi. Zbiorniki retencyjne, najlepiej dwufunkcyjne, stopnie wodne to wszystko nam wszystkim pomaga. Miejmy nadzieję, że coraz większa rzesza ludzi zacznie to postrzegać w kategoriach korzyści, a nie działania na szkodę kogokolwiek. Dziękuję ślicznie.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Pan minister na początku powiedział, i to chyba nie jest tylko życzenie, tylko stwierdzenie faktu, że ochronę środowiska, zabezpieczenie przed powodzią, ale też przed suszą, oraz żeglugę naprawdę można w sposób rozsądny łączyć. Rozumiemy, że takie zadanie postawił przed sobą pan minister i cały zespół. Jestem przekonany, że sytuacja powodziowa akurat może pomóc. Po prostu wiele osób zaczęło, może kolejny raz, dlatego że wracamy do tego tematu wielokrotnie na posiedzeniach, i w parlamencie, i w różnych innych miejscach… Może to pomóc nie tylko dyskusji, ale też przekazywaniu pieniędzy. Myślę, że tutaj determinacja wszystkich osób rządzących będzie niezwykle wielka, żebyśmy w kolejnych latach nie przeżywali podobnych sytuacji kryzysowych, i to nie tylko na Dolnym Śląsku. Przypomnijmy, że powodzie zdarzały się i na Wiśle, i na Warcie, i wielu innych miejscach. A więc na pewno jest mnóstwo wyzwań.

Do pytania, które padło o dwa stopnie wodne, dodałbym jeszcze dwa pytania. Czy program dotyczący międzynarodowej drogi wodnej E70 będzie w randze ustawy czy będzie to dokument wewnętrzny? To jedna rzecz do dopytania. Kolejna rzecz, może nie bezpośrednio związana z żeglugą, ale czy w wyniku sytuacji powodziowych wrócimy do dyskusji o Kotlinie Kłodzkiej i zbiornikach retencyjnych, o których przed laty rozmawiano z dosyć dużym napięciem, rozmawiano o przecięciu w pewnym momencie inwestycji w tamtym miejscu. I ostatnie pytanie związane jest ze szkołą. À propos finansowania szkół, żeby był ciąg dalszy, byliśmy z panem posłem Wałęsą na statku. Była rozmowa na temat tego, żeby wspomóc szkołę żeglugi w Nakle nad Notecią, jeżeli chodzi o silniki bodajże do pchacza, który posiadają. Czy złożyli wniosek? Może zacznijmy od tego, dlatego że czasami jest tak, że niektórzy nie wiedzą, że trzeba skreślić kupon, żeby można było wygrać.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Pozwolę sobie odpowiedzieć. Jeżeli chodzi o program dotyczący międzynarodowej drogi wodnej E70, to jest to program wieloletni. Będzie przyjęty uchwałą Rady Ministrów. Będzie normalnie poddany konsultacjom społecznym, będzie do tego przygotowana stra-

tegiczna ocena oddziaływania na środowisko. Mamy nadzieję rozpocząć to na początku przyszłego roku. To zależy, proces ten czasem trwa pół roku, w zależności, od tego ile jest tam elementów. Przypominam, że głównie jest to program modernizacyjno-utrzymaniowy. Co do zasady nie powinno być dużych problemów środowiskowych. Na tym tutaj chcemy się skupić. Bardziej chodzi o wydzielenie kwoty, żeby zawsze była dana kwota na utrzymanie i na modernizację infrastruktury, która jak wiemy, ma już kilkadziesiąt lat. Jest to pierwsza rzecz.

Druga rzecz. Jeżeli chodzi o Lubiąż i Ścinawę, co do tego mamy przekonanie, że powinny one być przebudowane, tak jak tu rozmawiamy, żeby były wszystkie elementy przeciwpowodziowe. Było to przygotowywane bardziej jako program transportowy, a wiadomo, że i stopnie wodne, i warunki wodne, które są w tej okolicy, łęgi odrzańskie – zresztą jest tam też program dotyczący cofki w Malczycach – to wszystko musi być razem przeanalizowane. Nie są to osobne działania, tylko musi być skumulowane oddziaływanie na środowisko. Właśnie na tym musimy się skupić. Myślę, że jeżeli chodzi o samą inwestycję, nie odejdziemy, tylko że trzeba sprawdzić, czy faktycznie stopień musi być tak wysoki, czy nie wystarczy mniejszy. Te kwestie muszą być dokładnie przeanalizowane. Okazuje się, że mamy trochę różnych danych, to znaczy mają je Wody Polskie. Tutaj musimy zrobić krok do tyłu.

Jeżeli chodzi o szkoły, to właśnie naszym pomysłem jest to, żeby do ustawy o funduszu dołączyć szkoły jako beneficjentów. Mogą tam być.

Teraz są armatorzy. Patrzyliśmy, że mamy pewną kwotę. Chodzi o to, żeby nie było to tylko dla armatorów pasażerskich. Byłaby wydzielona kwota, żeby nie było tutaj za dużo wniosków. Okazuje się, że tak naprawdę armatorzy, myślę, że zresztą pan prezes Fabiańczyk też może to potwierdzić, nie do końca są zadowoleni z instrumentów, które tam są. Dlatego też robiliśmy ankiety, podsumowania. Wiemy, co najbardziej im przeszkadza. Jest też odwieczny wniosek o to, żeby mogli wziąć kredyt pod zastaw statku, a nie pod zastaw majątku. Mamy nadzieję że to nam się uda. Jest to trochę wyłączenie ustawy – Prawo bankowe, niemniej jednak myślę, że z Bankiem Gospodarstwa Krajowego jesteśmy tutaj na dobrym etapie dyskusji. Właśnie te elementy chcemy wzmocnić, a także dołączyć szkoły żeglugowe, żeby też mogły ubiegać się o środki. W związku z tym w tej sytuacji, jeżeli mogłyby być beneficjentem, mogłyby złożyć wniosek i ubiegać się o to.

W odpowiedzi na pytanie, czy złożyli, szczerze mówiąc, nie wiem, dlatego że to nie nasz departament prowadzi nadzór nad szkołami, ale sprawdzimy to. Ostatnio byliśmy w dosyć dobrym kontakcie ze szkołami, ponieważ wszystkie szkoły wizytowaliśmy łącznie z Departamentem Edukacji Morskiej, który właśnie prowadzi nadzór. Jak państwo wiecie, dlatego że to też było elementem, ubiegają się o uznanie jako jednostka edukacyjna. W związku z tym wszystkie te szkoły wizytowaliśmy, sprawdziliśmy, jaki mają sprzęt. Wobec tego mamy to dosyć dobrze zobrazowane. Dziękuję.

Zastępca prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody do spraw ochrony przed powodzią i suszą Mateusz Balcerowicz:

Uzupełnię, panie przewodniczący, w zakresie Kotliny Kłodzkiej czy Ziemi Kłodzkiej, gdyż po wielu wizytach w województwie dolnośląskim nauczyłem się, że jest to Ziemia Kłodzka. Wracamy do dyskusji. Zgodnie z logiką, którą należy przyjąć po takim wezbraniu powodziowym, rozmawiamy o całej zlewni Nysy Kłodzkiej, czyli dyskusja nie dotyczy jedynie Ziemi Kłodzkiej, ale dotyczy całej Nysy Kłodzkiej i wszystkich dopływów, w tym na przykład Białej Głuchołaskiej. W zakresie samej Ziemi Kłodzkiej są to oczywiście zbiorniki suche, dlatego że mają one charakter przeciwpowodziowy. Wcześniej, czyli 25 lat temu, w tak zwanym Programie dla Odry 2006 było więcej lokalizacji. Później na skutek analiz firm doradczych liczba ta zmniejszyła się. Lokalizacje są tylko punktem wyjścia do dyskusji. Dyskusja z mieszkańcami rozpoczęła się w zeszłą sobotę i nadal trwa. W tym tygodniu są kolejne spotkania w różnych miejscach. Przewiduje się, że jeszcze chwilę potrwa. Potencjalnie zadania mogłyby być realizowane z przyszłego projektu Banku Światowego, który byłby poświęcony zmianom klimatu. Projekt ten właśnie dotyczyłby czy mógłby dotyczyć Nysy Kłodzkiej i jej zagospodarowania. Wcześniej w ramach prac nad tym projektem jako jedno z zadań planowany był do realizacji zbiornik Kamieniec Ząbkowicki,

ale teraz należy powrócić do rozmowy o całej zlewni, nie tylko o tym jednym zbiorniku w ramach kaskady Nysy Kłodzkiej, ale także o dopływach. Mówimy zarówno o Ziemi Kłodzkiej, jak i o Białej Głuchołaskiej. Myślę, że taka dyskusja będzie się odbywała jeszcze przynajmniej przez kilka tygodni.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Na pewno wrócimy do tego tematu pod koniec listopada, na drugim posiedzeniu listopadowym. Mówiłem o tym, że wtedy przedstawimy informację Ministerstwa Rozwoju i Technologii. Zebrali już podstawowe źródła związane z finansowaniem, dlatego że tak naprawdę kluczem do tego, co w najbliższych latach uda się nam zrealizować, znowu będzie pieniądz, ale rozumiem, że państwo prowadzicie już prace przygotowawcze. Być może nastawienie społeczne również się zmieni, dlatego że być może wiele osób zrozumiało, że zamiast przenieść zawczasu, to woda zrobiła to, co ludzie i tak, i tak planowali. W wielu wypadkach pewnie jesteśmy w innym punkcie również wiedzy, doświadczenia, niestety, mógłbym powiedzieć, ale tak często jest, że ludzie uczą się. Proces ten musi potrwać.

Rozumiem, że czekamy na dwie ustawy do nowelizacji, które przyjdą, jak też na program, który będzie przyjęty przez Radę Ministrów. Z punktu widzenia parlamentu są to trzy bardzo istotne sytuacje. Jeżeli państwo zauważylibyście jeszcze potrzebę jakichś działań legislacyjnych czy wsparcia z naszej strony, to oczywiście jak zawsze jesteśmy do pomocy. Patrzę, czy jeszcze coś wynotowałem. Oczywiście, bardzo proszę.

Prezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Bartosz Fabiańczyk:

Chciałbym tylko zadać jeszcze jedno pytanie, dlatego że zapomniałem, odnośnie do drugiego etapu odbudowy zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej. Na jakim etapie jest to w tej chwili? W jakiej perspektywie można spodziewać się wykonania tych prac? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Pan prezes, bardzo proszę.

Zastępca prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody do spraw ochrony przed powodzią i suszą Mateusz Balcerowicz:

Sytuacja nie uległa tutaj zmianie. Nadal problemem jest decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, która została zaskarżona najpierw do wojewódzkiego sądu administracyjnego, później do Naczelnego Sądu Administracyjnego. W przypadku odcinka drugiego prace zostały przeprowadzone, dlatego że wcześniej uzyskano pozwolenia na realizację inwestycji. Natomiast w przypadku odcinka trzeciego nie uzyskano pozwoleń. A więc na chwilę obecną nie mamy tak naprawdę ani decyzji środowiskowej, ani pozwoleń na realizację inwestycji. Musielibyśmy zaczynać od początku lub dalej toczyć boje sądowe.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Rozumiem, że jest to odpowiedź, która może nie satysfakcjonuje, ale jak rozumiem, jest ona jedyna prawdziwa na tę chwilę. Chciałbym oczywiście za chwilę zamknąć posiedzenie ze względów organizacyjnych. Dzisiaj za chwileczkę mamy niezapowiedziane wcześniej orędzie pana prezydenta. Będziemy musieli przenieść się na salę główną, ale temat na pewno będzie kontynuowany, właśnie szczególnie w zakresie możliwości finansowania projektów, mam nadzieję, być może dopisania całej… Kwota, o której była mowa, bodajże 23 mld zł, na usuwanie skutków powodzi w pewnej części również trafi na działania związane z tym, czym zajmujemy się jako podkomisja.

Nie widzę innych zgłoszeń. Mamy dokładnie prawie godz. 9.45, czyli tak jak zaplanowaliśmy. Zamykam dyskusję i posiedzenie. Bardzo wszystkim dziękuję za udział, a państwa online zapraszam. Oczywiście za każdym razem będziemy stosować nowoczesne technologie, skoro je mamy.